آليات تنفيذ الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري.

بن عمار محمد [1]

بن حمو فتح الدين [2]

مقدمة:

جاء في المادة 659 من القانون رقم98-05المؤرخ في25يونيو1998[3] ،المعدل للأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976[4] المعدل و المتمم بالقانون رقم10-04المؤرخ في15اوت2010[5] ،أن أمر الحجز يبلغ رسميا إلى المدين، وعلى المحضر القضائي تحرير محضر حجز وجرد للأموال تحت طائلة البطلان، وتسليم نسخة من محضر الحجز الى المحجوز عليه في أجل أقصاه ثلاثة بعد التبليغ، فإذا لم يبلغ أمر الحجز في أجل شهرين من تاريخ صدوره أو بلغ ولم يتم الحجز اعتبر الأمر لاغيا بقوة القانون و هذا وفقا للمادة 690 من نفس القانون، لكن يمكن تجديد طلب الحجز بعد هذا الأجل تضيف الفقرة الثانية من نفس المادة .

كما تضيف المادة 669 أنه يجب تبليغ الأمر بالحجز الى الغير المحجوز لديه القانوني مع تسليمه نسخة من أمر الحجز والتنويه بذلك في المحضر.

وبالعودة الى نص المادة 152 من نفس القانون نجد أنه بمجرد تقديم طلب الحجز الى الجهة القضائية المختصة تستدعى السلطة المينائية فورا للحضور أمام القضاء لإبداء ملاحظاتها حول طلب الحجز.

وتضيف الفقرة الرابعة أن أمر الحجز يبلغ الى السلطة المينائية المعنية والسلطة الإدارية البحرية، وعند الاقتضاء إلى القنصلية للدولة التي ترفع السفينة علمها .

اما إذا خلا محضر الحجز والجرد من أحد هذه البيانات، كان قابلا للإبطال خلال اجل 10 أيام من تاريخه. ويرفع طلب الإبطال من كل ذي مصلحة عن طريق الاستعجال ويفصل فيه رئس المحكمة خلال اجل أقصاه 15 يوما[6].

إذا كانت تلك هي الإجراءات المتبعة لتنفيذ الحجز التحفظي فمن هي السلطة أو الجهة المخول لها قانونا تنفيذ الحجز في الميدان ؟ ذلك ما سنحاول بيانه من خلال ما يلي.

---

[1] - أستاذ كلية الحقوق و العلوم السياسية- مخبر القانون البحري و النقل – جامعة تلمسان-

[2] - أستاذ مساعد ب معهد الحقوق – المركز الجامعي مغنية – مخبر القانون البحري و النقل – جامعة تلمسان-

1-ج ر رقم47المؤرخة في27يونيو1998.

2-ج ر رقم29المؤرخة في 10افريل1977.

3-ج ر رقم46المؤرخة في18جويلية 2010.

[6] المادة 691 من القانون رقم 08-09،المؤرخ في 23 فيفري2008،يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية،ج ر عدد21،الصادرة بتاريخ 23أفريل2008 .

المبحث الأول :

تدخل السلطة المينائية لتأكيد فعالية الحجز التحفظي على السفن :

لم يوضح المشرع من خلال المادة5/159من القانون البحري الجزائري، الكيفية التي يمكن أن تعلم بها السلطة الإدارية البحرية بأنه قد حجز تحفظيا على سفينة ما، بخلاف الوضع في الحجز التنفيذي، بحيث أكد من خلال المادة 2/160من نفس القانون على تبليغ أمر الحجز التنفيذي للسلطة البحرية بقوله:" تبلغ نسخة أمر الحجز بواسطة المحضر القضائي لممثل المجهز أو الزبائن وكذا للسلطة الإدارة البحرية "[7].

وبالمقابل نلاحظ أن النص الملغى للمادة 159 من القانون المعدل (الأمر 80/76) كان أكثر وضوحا في هذا الجانب عندما ربط تدخل السلطة البحرية عند رفض احترام السفينة للحجز الموقع عليها بواجب إبلاغها بأمر الحجز، حيث جاءت صياغته كما يلي:" تقوم السلطة الإدارية البحرية للميناء الذي توجد فيه السفينة، بناء على أمر الحجز القضائي المبلغ إليها بإتخاذ التدابير اللازمة لمنع السفينة المحجوزة من مغادرة الميناء حتى صدور أمر قضائي برفع الحجز عليها "[8].

يبدو أن المشرع بخصوص ما سبق ذكره تعمد إغفال التبليغ بأمر الحجز التحفظي من منطلق أن صاحب المصلحة أعرف بتقدير الوسائل الكفيلة بحماية مصلحته، كالاتفاق مع مدينه على تسوية مرضية قبل طرق باب السلطة الإدارية البحرية لمساعدته في إذعان المدين لمطلبه. ولضمان إمتثال المحكوم عليه لأمر السلطة القضائية، وإنسجامها مع الغاية من الحجز التحفظي على السفينة، والممثلة في جعل هذه الأخيرة في قبضة الدائن كي يستوفي حقه منها، يفترض أن تتخذ السلطة المينائية التدابير التي تحقق هذه الغاية، كأن تقوم بسحب وثائق السفينة أو إفراغها من الوقود أو تكليف أشخاص بحبسها أو غيرها من التدابير، لكن المشرع لم يحدد التدابير بعينه،ا بل ترك للسلطة المينائية حرية إختيار التدبير المناسب، والحكمة من عدم التحديد هي تجنيب السلطة المينائية تهمة تعسف التدابير المتخذة، و أيضا لإختلاف هذه الأخيرة من ميناء لآخر، ولو أن أكثر الموانئ تلجأ حاليا لفكرة سحب وثائق السفينة بعد أن يقوم الحاجز بتبليغ أمر الحجز لهيئة الرقابة البحرية بميناء الحجز[9]، و ذلك لمواجهة احتمال فرار السفينة. ونظرا لإفتقار أغلب الموانئ الجزائرية للوسائل المادية التي تسمح بمراقبة السفن المحجوزة و مطاردتها عند هروبها[10]، أوجبت المادة 159من القانون

[7] القانون05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 يعدل ويتمم الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية الصادرة في 27 جوان 1998 عدد 47. ص 41.

[8] غريبي عطاء الله، توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير ، جامعة وهران – الجزائر، 2009، ص 41.

[9] أنظر، محضر التبليغ عن الحجز التخفظي على السفينة في: الجيلالي بن سلكة، طرق إجراءات التبليغ والتنفيد والممهور بالمحاضر، دار الفتك للنشر، الجزائر، طبعة 1995، ص 132 – 133.

[10] عبد الغني مزياني، الحجز على السفن، مذكرة تخرج مقدمة للمعهد الوطني للقضاء، الجزائر، 2003/2000، ص 17.

البحري الجزائري على السلطة المينائية منع السفينة المحجوزة من الإبحار وإستعمال كافة الإمكانيات المحققة لهذا الغرض[11] .

المطلب الأول:

السلطة المينائية ليست طرفا في النزاع:

إذا بلّغ الحاجز الإدارة البحرية بأمر الحجز على السفينة، فإن السلطة المينائية تتدخل بغرض تجميد حركة السفينة من منطلق وحيد هو تنفيذ وثيقة رسمية صادرة عن قضائها الوطني امتثالا للنص الدستوري الوارد في المادة 163، والذي أوجب على أجهزة الدولة كل حسب موقعه تنفيذ الأحكام القضائية الصادرة عن القضاء الوطني[12].

قد يطرح دور السلطة المينائية مسألة إعتبارها حارسا على السفينة المحجوزة ،ومن ثم مساءلتها في حال حصول أضرار بمناسبة الحجز على السفينة، كأن تنفلت من حبال رسوها فتتلف ما ترتطم به من منشآت أو سفن، لكن الملاحظ أن السلطة المينائية لا تمارس مهام حارس السفينة المحجوزة[13]، إذ لا تنتقل لها حيازة السفينة بمفهومها القانوني المادي، لهذا ولتجنب هذا الطرح، فقد رفع المشرع البحري الجزائري من خلال تعديل 2010[14] أي لبس بخصوص هذه المسألة من خلال إلزامية تعيين ما يعرف بالحارس القانوني للسفينة وهو ما أشرنا له بالتفصيل سابقا.

---

[11] يبدو أن بعض الموانئ الفرنسية تقوم أيضا بسحب وثائق السفينة لغرض إمتثالها للحجز وهو ما لم يرق للقضاء الفرنسي، أنظر :

Trib.com.sain-nazaire, 08 septembre 1978, navire ROCCO piaggio. DMF 1979, P 487.

[12] المرسوم الرئاسي 438/96 مؤرخ في 07 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار تعديل الدستور المصادق عليه في إستفتاء 28 نوفمبر 1996، الجريدة الرسمية الصادرة في 08 ديسمبر 1996، عدد 76، صفحة 6، وللتنبيه فإن تعديل سنة 2009 لم يمس هذه المادة.

[13] كما هو الحال بالنسبة لالتزام مجهز السفينة المحجوزة بالاحتفاظ على متن السفينة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها فإنه وفي حال غياب هذا الطاقم، تقوم الجهة القضائية المختصة بطلب من السلطة المينائية المعنية بتعيين حارس السفينة المحجوزة على نفقة المحجوز عليه .

ويترتب عن ذلك نقل حيازة السفينة المحجوزة من المحجوز عليه إلى الحارس القانوني الذي يعينه المحضر القانوني في محضر الحجز وينشأ عن الالتزام بالحراسة، التزام بالمحافظة على السفينة المحجوزة بحيث يسأل هذا الحارس عن هلاكها إذا كان الهلاك خطأ منه وهي في حيازته .

حاول المشرع البحري الجزائري من خلال المادة 160/ مكرر 07 من القانون البحري سد الفراغ الذي كان ينجم عن عدم تحديد الجهة المطالبة بحراسة السفينة المحجوزة، وبالتالي عدم القدرة على تحديد المسؤولية في حالة إذا ما تعرضت الى ضرر جراء سرقتها مثلا،او تضررت نتيجة عدم قيام الطاقم المطالب بضمان أمنها بواجبه أو نتيجة غيابه، حيث أنه في غياب هذا التحديد للمسؤولية كانت السلطات المعنية تتحمل أي ضرر كان أثناء تواجد السفينة في الميناء وهي محجوز عليها.

[14] القانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت سنة 2010،الجريدة الرسمية رقم 46 المؤرخة في 18 – 08 – 2010 المعدل والمتمم للقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، الجريدة الرسمية 47.

على ذلك فإن السلطة المينائية لا تتدخل بشؤونها الخاصة بحراسة السفينة المحجوزة، وتنحصر مهمتها في منع السفينة من الإبحار أي تحقيق إنطباق وصف الحجز على السفينة الممنوعة من الحركة[15].

وبناء عليه لا يجوز بأي حال من الأحوال تحميل السلطة المينائية مسؤولية حراسة السفينة المحجوزة، أي حراسة شيء لا يعنيها رقابته ولا إدارته.

ولا يصح الدفع بهذا السبب، حيث أن تبليغ السلطة المينائية بأمر الحجز على السفينة يثبت فقط علمها بمضمون الأمر المبلغ إليها، ويرتب إلتزامها بتجميد حركة السفينة المحجوزة ومنعها من مغادرة الميناء وبذل الجهد للقبض عليها عندما تحاول الإفلات بطريق غير قانوني، ولا تسأل إلا عن تهاونها في أداء هذه المهام المحددة في المادة159 من القانون البحري[16].

<u>المطلب الثاني:</u>

تأثير إلغاء المادة 89من القانون البحري على مهام السلطة المينائية:

كان بإستطاعة السلطة المينائية في ظل المادة 89 الملغاة من القانون البحري من الأمر رقم 80/76، الإستجابة لطلب الدائن وتوقيع الحجز التحفظي بصفة مؤقتة على السفينة دون الإستناد لأمر قضائي لذلك، شريطة أن يكون الدين البحري المطالب به دينا ممتازا وأن لا تتجاوز مدة الحجز ثلاثة أيام [17].

يبدو لأول وهلة أن هذا النص شرع لغرض مساعدة الدائن الممتاز للتغلب على مشاكل تعقد الإجراءات القضائية وطولها، وخاصة في أيام العطل والأعياد ونهاية الأسبوع وعند إستعداد السفينة للإبحار، وذلك بإتاحة إستعانته بالسلطة المينائية في الحجز مؤقتا على سفينة مدينه ريثما يستصدر من المحكمة الأمر القضائي بالحجز عليها.

لكن الحقيقة أن هذا التبرير لا ينتبه للآثار السلبية لمثل هذا الإجراء وخاصة من الناحية الاقتصادية، لأن مراعاة مصلحة الدائن الممتاز لا ينبغي أن تكون على حساب الإستغلال التجاري للسفينة والتسيير الأمثل للمؤسسة المينائية حيث يترتب على الحجز المفاجئ تبعات مالية يتحملها مجهز السفينة والمستفيدين من الرحلة البحرية، إضافة للتأثير السيئ على الاقتصاد الوطني جراء شغل

---

[15] Kamel Haddoum , problématique des navires saisies et son impact sur les ports maritimes, Revue le phare, numéro 28,2007,page 04.

[16] لا ينفرد هذا الرأي بتأكيد استعباد وصف الحارس على السلطة المينائية، فقد قرر ذلك أيضا مجلس الدولة الفرنسي في القرار التالي:

Conseil d'état Français du 20/01/1989, dalloz1989,page 619.

[17] عطا الله غربي، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية،مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية،منشورات الألفية الثالثة،كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة وهران،2011،صفحة114.

السفينة للميناء وتعطيلها لحركة السفن داخله والإساءة لسمعة الميناء [18]، ولعل هذا هو أحد أسباب مخالفة المشرع البحري لما سنه في قانون 05/98 المعدل للأمر 80/76 حيث ألغى نص المادة 89 .

إضـافة إلـى ذلـك، نـرى أن العمـل بنص المـادة 89 قـانون بحـري يقحـم السـلطة المينائيـة فـي النـزاع مباشرة ،خاصة إذا لم يظهر الدائن بعد طلبه، بخلاف ما يفترض أن السلطة المينائية ليست سلطة أمنية إلا فيما يخوله لها القانون صراحة، ولا تتحرك إلا بناء على وثيقة رسمية صادرة عن جهة ذات صلاحية.

أما مشكلة تعقد الإجراءات وطولها فهذه قضية عملية لا تتعلق بالقانون وإنما بالتقصير في تطبيقه، ونلاحظ أن القانون 09/08 المتعلق بالإجراءات المدنية والإدارية، نص في الفقرة الثانية من المادة 649 بأن: " طلب الحجز لن تزيد مدة الفصل فيه عن خمسة أيام من إيداعه بأمانة ضبط المحكمة "، وحسب المادة 302 من نفس القانون يمكن اللجوء للقضاء المستعجل أيام العطل وخارج أوقات العمل[19].

المبحث الثاني:

نطاق تدخل السلطة المينائية في الحجز على السفينة:

إذا كان المبدأ يقضي بعدم جواز إنصياع الهيئة المينائية لغير أوامر السلطة التنفيذية السليمة أو أوامر القضاء الوطني، فإن ذلك يقتضي تحديد نطاق تدخلها فيما يخص السفينة المحجوزة، و تمييزه عن التدخل ألضبطي الذي يهدف للحفاظ عن الأمن و السلامة البحريين.

المطلب الأول:

الحجز على السفينة في المحيط المائي للميناء:

إنطلاقا من المادة 159 من القانون البحري يجب على السلطة المينائية بمجرد إبلاغها رسميا بأمر الحجز القضائي على السفينة أن تقوم بمنعها من مغادرة الميناء، ويقدم المشرع تصورين يمكن أن تكون عليهما السفينة خلال تواجدها في الميناء، أولهما أن تكون راسية على الرصيف طبقا للمادة 152 قانون بحري، والثاني أن تكون متأهبة للرحيل طبقا للمادة 154 قانون بحري.

وبغية تسهيل مهمة السلطة المينائية، ينبغي على ربان السفينة المحجوزة بإعتباره المسؤول المباشر عن الإبحار، أن يحترم تدابير تجميد الحركة ولا يحاول مغادرة الميناء بطرق غير مينائية، وإلا كان

[18] Belkhir Ikkache, pourquoi or t on abrogé l'article 89 du code maritime algerien, Rev, le phare, fevrier 2008, N°106, page 06.

[19] القانون 09/08 مؤرخ في 25 فبراير 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 23 أفريل سنة 2008، عدد 21، ص 02.

عرضـة لعقوبـة الحبس مـن سـتة أشـهر إلـى خمس سنوات، وكـذا الغرامـة الماليـة مـن 20000 إلـى 100000 دج، حسب نص المادة 509 قانون بحري (05/98)، وإذا لاحظ ضباط الميناء أن بقاء السفينة في مكانها يشكل خطرا على أمن الميناء أو يعيق أنشطة الإستغلال به، يمكنهم أن يأمروا ربان السفينة بتغيير مكان رسو سفينته إلى رصيف آخر أو نحو رحب الميناء [20]، وفي حالة رفض تنفيذ أوامر ضباط الميناء يتم إتخاذ تدابير تغيير مكان الرسو على عاتق مرتكب المخالفة مع الإلزام بدفع غرامة تتراوح بين 5000 و80000 دج تقدر حسب حمولة السفينة[21].

لكن هناك تصور ثالث يتمثل في الحجز على السفينة في المياه الإقليمية، وهو تصور لا يعني مبدئيا السلطة المينائية لعدم وجودها في تلك المنطقة، إلا أن السفينة المحجوزة في المياه الإقليمية سوف تقتاد حتما نحو الميناء لتلتزم السلطة المينائية بمنعها من الإبحار.

<u>المطلب الثاني:</u>

الحجز على السفينة الأجنبية في المياه الإقليمية:

بالرغم من نص المشرع على جواز حجز السفن في المياه الداخلية كما ذكرنا سابقا، وبعدم جواز حجزها في أعالي البحار إلا إذا تمت المطاردة إنطلاقا من المياه الداخلية مثلما يستنبط من نص المادة 159 قانون بحري جزائري، فإن الملاحظ عدم تأكيد المشرع أو نفيه إمكانية الحجز على السفينة الأجنبية أثناء تواجدها في منطقة البحر الإقليمي للجزائر.

إننا لا نجد مبررا لسكوت المشرع عن هذا الأمر، خاصة وأن الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، قضت في الفقرة الثانية من المادة 28 بجواز حجز الدولة الساحلية على السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي لهذه الدولة، شريطة أن تتعلق المطالبة بحقوق وإلتزامات ترتبت على السفينة بمناسبة رحلتها أثناء مرورها في هذه المياه، كأن تقدم للسفينة الأجنبية أثناء تواجدها بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية خدمات قطر أو إسعاف أو يتم تزويدها بالوقود أو المؤن....، ففي مثل هذه الحالات يجوز لقضاء الدولة الساحلية أن يحجز على السفينة الأجنبية لضمان الديون المستحقة مقابل تلك الخدمات [22].

---

[20] المادة 938 قانون بحري (قانون 05/98)، و المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002، عدد 01، ص 03.

[21] المادة 948 من القانون البحري.

[22] المادة 28 من إتفاقية مونتيغوباي لسنة1982 و التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم1996/01/22،المتضمن مصاقة الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982،جريدة رسمية رقم06،الصادرة في 1996/01/24: " 01- لا ينبغي للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحول إتجاهها بغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة،

02- لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالإلتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض الرحلة،

إن التطورات الحاصلة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث تطرح أمامنا تساؤل آخر، يتعلق بالتعاون القضائي بين الدول وإمكانية حجز سلطات الدولة الساحلية على السفينة الأجنبية في منطقتها الاقتصادية الخالصة لضمان ديون بحرية تمت المطالبة بها أمام قضاء دولة أخرى، كما هو الشأن لبروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، حيث أجازت مادته السادسة في الفقرة الرابعة المطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات والتي تحصل في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة .

لا شك أن تجسيد هذا التصور يتطلب جهدا وطنيا فيما يخص تحديد صلاحيات السلطات البحرية للدولة الساحلية، إضافة لوجود تنسيق دولي وخاصة في حال مطاردة السفينة الهاربة من الحجز[23].

الفرع الأول:

منع السفينة من مغادرة الميناء الذي تم فيه الحجز:

تقضي المادة 152 مكرر 1 من القانون البحري الجزائري بأنه:" تتخذ السلطات المينائية والسلطات الادارية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الابحار". أما إذا حاولت السفن التي صدر في شأنها أمر بالحجز تحفظيا عليها. فإن المادة 159 من نفس القانون تقضي بأن:" يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز أو توقيف أو تمر في مياه خاضعة للقانون الوطني تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأمر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري، وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة ....." أما إذا رفضت السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية فنفس المادة تؤكد من خلال فقرتها الثالثة أنه يكون بمقدور الشرطة البحرية أن تطلق طلقات بالذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، كما يمكنها فضلا عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية. وتضيف الفقرة الرابعة أنه يمكن القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه، غير أن المطاردة تتوقف عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى وهو ما أكدته الفقرة الأخيرة من نفس المادة.

ويتم منع السفينة من الترك أو حجزها في الميناء بمعرفة السلطات المختصة في ميناء الحجز وهو أمر يتطلب أولا صدور قرار من القضاء كما سبق لنا الذكر، ثم إعلانه إلى السلطات المينائية المختصة، وهو شرط ضروري لتوقيف السفينة. فيترتب على ذلك تكبيل السفينة المحجوزة وتقييد

03- لا تخل أحكام الفقرة الثانية بحق الدولة الساحلية، وفقا لقوانينها، في أن توقع إجراءات التنفيد لغرض أي دعوى مدنية، ضد أي سفينة أجنبية ."

[23] عطاء الله غربي، المرجع السابق، ص 117.

حركتها بحيث لا يستطيع الترك في ميناء الحجز، وهو جوهر الاجراء الذي يوقع على السفينة، فجواز ملاحتها وهي منقول يؤدي إلى اختفاء الضامن الذي يهدف الحجز التحفظي أساسا تحقيقه.

للإشارة أنه ونظرا لتعديل 2010 الذي مس نصوص القانون البحري فإن المادة 160 مكرر 7 منه قد ألزمت مجهز السفينة بالاحتفاظ بحد أدنى من البحارة لضمان أمنها حتى وإن كانت تحت طائلة الحجز وذلك بحسب المرسوم التنفيذي 02-02 المؤرخ في 2002/01/06[24] الذي يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من التجارة لضمان أمنها. وتتم تحديد عدد التجارة بحسب نوع السفينة ونوع الملاحة الممارسة والحمولة وصنف السفينة.

تجدرالإشارة أنه حتى وإن كان هذا الاجراء يدخل ضمن النصوص المنظمة للحجز التنفيذي على السفينة إلا أنه ليس هناك ما يمنع تطبيقها في حالة تثبيت الحجز التحفظي على السفينة.

<u>الفرع الثاني:</u>

المطاردة الحثيثة للسفينة الهاربة من الحجز :

تلقي المادة159 من القانون البحري على عاتق مصالح الشرطة البحرية واجب مطاردة السفينة الهاربة من الحجز لتوقيفها وإعادتها للميناء، سواء كانت راسية أو أبحرت أو كانت مارة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني، ويسمح لهاته المصالح في سبيل تحقيق غرضها أن تستعمل جميع الوسائل الضرورية بما في ذلك الاستعانة بأعوان حراس الشواطئ واستعمال السلاح مع الحرص على حياة الأشخاص كما يجوز أن تتواصل ولا تنتهي إلا عند دخول السفينة الهاربة لمياه دولة أخرى .

نلاحظ عموم عبارة الشرطة البحرية الواردة في النص المذكور، ذلك أن الشرطة البحرية متعددة، ومنها الشرطة المينائية التابعة للهيئة المسؤولة عن تجميد حركة السفينة المحجوزة، وهو ما يؤدي بنا للمطالبة بتوضيح المقصود من العبارة المذكورة، لأن السلطة المينائية ليست لوحدها المتواجدة بالشريط الساحلي.

من جهة أخرى لا تتضح التفرقة في المادة 159 قانون بحري بين إجراءات توقيف السفينة وحجزها، خاصة وأن القانون الدولي ميّز بين الإجراءين .فالحق في التوقيف تمارسه الدولة كإختصاص جنائي على السفينة، كأن توقفها لإرتكابها جريمة بحرية أو إختراقها قواعد المرور البريء وفق المادة 19 من الإتفاقية العامة لقانون البحار المشار إليها سابقا، أما حق الحجز فيمارس كإختصاص مدني على السفينة بهدف مطالبتها بدين أو حق بحري، إما طبقا لمقتضيات المادة151من القانون

---

[24] المرسوم التنفيذي رقم02-02 المتضمن تحديد القواعد المتعلقة بالأحتفاظ على السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها،جريدة رسمية عدد01 الصادرة في 2002/01/06.

البحري،أو فيما تحدده إتفاقية بروكسل 1952 المتعلقة بالتوحيد الدولي لبعض قواعد الحجز التحفظي على السفن[25]، أو إتفاقية جنيف 1999 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن عند نفادها[26].

خاتمة:

بالرغم من عدم إشارة المشرع الجزائري للتدابير الواجب على السلطة المينائية اتخاذها في سبيل منع السفينة من الإبحار، أو على الأقل إلى صور قياسية أو نمطية لهذه التدابير، وعدم النص على إمكانية حجز السفينة الأجنبية المارة بالبحر الإقليمي للجزائر طبقا لمقتضيات المادة 28 من اتفاقية مونتغوباي، وعدم النص على تحديد الجهة المعنية بتنفيذ أمر الحجز، وتجاهله تحديد صلاحيات الشرطة البحرية بشأن تنفيذ الاقتراح السابق، بل أنه لم يفرق بين كل من إجراء حجز السفينة وإجراء توقيفها باعتبار الإجراء الأخير له علاقة بأنظمة الدولة الداخلية، وبالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة، ومكافحة الجرائم البحرية. إلا انه أصر على ضرورة التبليغ بالأمر القضائي الذي يوجب على السلطة المينائية الامتثال لمضمونه (الأمر)، وذلك باتخاذ كافة التدابير اللازمة التي تراها محققة لتجميد حركة السفينة المراد الحجز عليها، لذلك فإن مهام السلطة المينائية تقتصر على احترام السفينة للحجز، وقد تأمر بتغيير مكان رسوها إلى رصيف آخر أو نحو رحب الميناء إذا ما رأت أن وضعيتها تهدد الأمن والاستغلال المينائين، إلا أن تدخلها هذا لا يعني تدخلا في تسيير السفينة واستغلالها، فالسلطة المينائية ليست طرفا في النزاع، ولا تسأل عن حراسة السفينة، ومن تم جاء إلغاء المشرع للمادة 89 من القانون البحري لرفع كل لبس حول إمكانية مساءلة السلطة المينائية في حال ما إذا حدث أي ضرر أثناء الحراسة.

[25] صادقت الجزائر على الإتفاقية بموجب المرسوم رقم 64 – 171 المؤرخ في 08 يوليو 1964 المتضمن التصديق على اتفاقية بروكسل لسنة 1952 بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن، جريدة رسمية رقم 18 لسنة 1964.

[26] صادقت الجزائر على الإتفاقية بموجب المرسوم رقم 03 – 474 المؤرخ في 06 ديسمبر 2003 المتضمن التصديق على اتفاقية بروكسل لسنة 1952 بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن، جريدة رسمية رقم 18 لسنة 1964.